speciale motori

IL PICCOLO

In collaborazione con

CONSORZIO CONCESSIONARI AUTO DI TRIESTE

CRTRIESTE BANCA SPA

LA CRISI / CANTARELLA, IL NUMERO UNO DELL'AUTO NEL NOSTRO PAESE

«La Fiat sarà trainante per l'Azienda Italia»

«Quando un Gruppo investe 40 mila miliardi significa che crede nelle quattro ruote»

Servizio di
A. Cappellini

Cantarella vicino alla 'Punto', simbolo della grande scommessa della Fiat.

Il 1994 dovrà dare molte risposte, dovrà risolvere o almeno indicare la via della risoluzione per molti «nodi», per molti problemi che l'anno appena trascorso ha proposto, ha fatto esplodere, ha fatto definitivamente maturare. Perché, inutile nasconderselo, il 1993 nessuna colpa ha avuto se non quella di essere stato il momento conclusivo di semi di natura negativa gettati nei periodi precedenti. Anzi un merito glielo si può riconoscere: quello di aver reso evidente, con efficacia spesso brutale, che determinati comportamenti, determinate politiche sociali ed economiche dovevano e debbono essere abbandonate, o quanto meno modificate. Per l'auto, ed è realtà sufficientemente publicizzata, i dodici mesi passati hanno rappresentato uno dei passaggi più negativi della sua quasi secolare storia. Una crisi importante, con rovesci di mercato clamorosi, prodottisi in tempi strettissimi, senza evidenti sintomi o preparazioni. Ma questa «malattia» sta avendo anche effetti positivi, rafforzando le intenzioni di recupero e di rilancio.

Un caso che interessa in modo particolare la Fiat, perché la «casa» torinese ha conosciuto e sta conoscendo questa congiuntura negativa proprio a fase di rilancio già avviata: in altre parole la crisi del '93 rappresenta un momento non atteso, una minaccia potenzialmente pericolosa per il proseguimento di quegli ambiziosi programmi. Ma, al tempo stesso, una prova destinata a misurare la reale consistenza delle forze, e non soltanto economiche, dell'azienda e le sue capacità di reazione.

L'ingegner Paolo Cantarella, attuale amministratore delegato della Fiat Auto, sta vivendo in prima persona, e forse ancor più degli altri, questa situazione. Ha assunto la guida della «casa» nel novembre del '90, ovvero in un periodo nel quale non era ipotizzabile la crisi e la sta portando avanti oggi. Le sue parole riassumono la filosofia che contraddistingue la Fiat di oggi: «Credo che le motivazioni e gli stimoli si devano ricercare in quello che si fa, all'interno di se stessi: poi è chiaro che le reazioni e le risposte devono essere misurate, adeguate ai tempi che si corrono, sia tempi di crisi o tempi di rilancio. Quello che è importante, comunque, è che anche nei tempi di crisi si deve lavorare per lo sviluppo e che anche nei momenti di crescita si deve pensare che inevitabilmente arriveranno momenti di crisi. Come nel nostro mestiere è sempre capitato. Un mestiere che ha avuto dei cicli tremendi, come nell'anno '74, quando c'è stato un calo come quello dell'anno appena trascorso. Eppure ci è ripresi, si è ripartiti, si è andati avanti: io credo che ci si deve sforzare di farlo anche in questo momento». Una determinazione che ha consentito di affrontare l'attuale congiuntura senza variare più di tanto quelli che erano i programmi d'avvio: «I programmi sono rimasti sostanzialmentequelli che erano previsti — assicura Cantarella — ovviamente, dal punto di vista finanziario e industriale, si sono fatti quegli aggiustamenti necessari in relazione ai tempi attuali, ai volumi produttivi che si possono ipotizzare, ed è evidente che a ciò è collegato quanto si sta discutendo a Roma, ma i programmi sono andati avanti. Man mano abbiamo incominciato a lanciare i nuovi prootti: due modelli in questi ultimi mesi, entrambi molto importanti, anche se con destinazioni e volumi differenti, per dimostrare che il marchio Fiat tiram che ha una vocazione autentica sull'automobile e sull'automobile europea. Un trend che continuer anche quest'anno: il '94 sarà senz'altro l'anno dell'Alfa Romeo, che avrà la maggior fetta di novità, con la Lancia subito dopo. In tal modo andiamo avanti nel nostro programma di rilancio e di sviluppo». Nell'ambito del quale programma un posto preminente spetta alla razionalizzazione della realtà produttiva, un punto «caldo», che si intreccia con problematiche relative alla destinazione di determinati impianti industriali e ai relativi livelli occupazionali.

Temi scottanti che sono al centro del confronto fra azienda e sindacato, con la partecipazione mediatoria del governo: «Noi abbiamo — specifica l'amministratore delegato Fiat — stilato un piano generale che prevede missioni specifiche per ogni stabilimento del gruppo, quindi un piano industriale molto articolato, rispetto al quale abbiamo fatto anche ripensamenti produttivi, riportando in Italia delle realizzazioni originariamente previste per l'estero. Una decisione importante perché in un momento difficile come quello attuale è giusto che anche la Fiat debba fare tutti gli sforzi possibili. Ora, purtroppo, resta la difficile questione degli esuberi, ma credo che ci siano gli strumenti necessari per giungere a una soluzione soddisfacente per tutti. Si tratta di usarli nel modo pi razionale e più indolore». LA posizione di Cantarella è chiara, decisa. E deriva dalla consapevolezza dei valori reali che Fiat ha rappresentato e rappresenta per l'economia italiana: «Credo che la Fiat sia una realtà importante per questo Paese: partecipiamo a una quota importante alla bilancia commerciale. Siamo stati sempre importanti e continuamo ad esserlo. D'altra parte a un'azienda che investe 40.000 miliardi nel giro di qualche anno non può non essere riconosciuto un ruolo trainante». Un impegno finanziario, che ha dato frutti nel passato e che sta dando frutti, oggi, in questa fase di rilancio dell'azienda torinese. Una fase delicata perché il panorama industriale del settore sta manifestando, a livello mondiale, importanti modificazioni, con la perdita di peso da parte di realtà che fino a ieri erano ai vertici. «Di un fatto, comunque, bisogna essere consapevoli — nota l'ingegner Cantarella — che, cioè in questo mestiere non vi è nulla di costantemente sicuro: vi sono dei momenti di attività, seguiti a periodi meno fortunati per tutti: oggi, per esempio i giapponesi sembrano conoscere una fase di riflusso, di staticità, mentre sta pienamente ripartednndo il colosso Usa». Una minaccia, mercantile s'intende, per tutti questo recupero Usa: «Una minaccia relativa — tiene, comunque, a precisare l'amministratore delegato di Fiat Auto — perché la storia dei lustri recenti insegna che quando l'economia americana conosce una ripresa importante, a essa, dopo qualche tempo, fanno seguito tempi più rosei e importanti anche per l'economia europea. Ed è ciò che in definitiva noi ci aspettiamo. Per non dimenticare che l'industria Usa dell'automobile possiede già da tempo importanti realtà industriali in Europa e che attraverso esse ha sempre avuto un peso sostanzioso nel mercato europeo». Sono queste le realtà con le quali l'azienda Fiat deve oggi confrontarsi. E per superare, con danni i più limitati possibile, l'attuale fase di incerta congiuntura, ha indubbiamente bisogno di poter disporre, con una certa discrezionalità ed elasticità, di tutte le proprie energie. Sono concetti semplici e lineari e, per questo stesso motivo di importanza basilare. Quanto, in fin dei conti, è emerso dalle parole dell'amministratore delegato della «casa» torinese.

IN QUESTO NUMERO

La prova su strada di «Twingo», l'auto sbarazzina

Citroën Xantia, la «media» che perdona

In volo con la Delta in versione HF turbo

I telefonini per auto della generazione GSM

NOVITA' / FIAT E PSA A GINEVRA

E arriva il Monovolume dopo la 'santa alleanza'

Il Monovolume nasce in quattro versioni firmate da Citroen, Fiat, Peugeot e Lancia.

Servizio di
Roberto Carella

Non sempre le sinergie sono selvagge e non sempre, quindi, mortificano le potenzialità dei singoli. A volte, anzi, le esaltano. E' il caso della 'santa alleanza' fra Gruppo Fiat e Psa (Citroen e Peugeot) che già da alcuni anni sta dando buoni frutti con la produzione di veicoli commerciali di alto livello tecnologico.

Questa sinergia, inoltre, ha creato molti posti di lavoro e due grandi stabilimenti, uno in Italia, uno Oltralpe.

Ebbene, ora dal cilindro, esce l'atteso Monovolume, il veicolo 'ognitempo' che apre orizzonti nuovi sia alla Fiat e alla Lancia sia alla Peugeot e alla Citroen. Quattro grossi marchi, dunque, scendono in lizza per varare un'auto del tutto particolare. Dopo i 'commerciali' costruiti in comune, arriva un Monovolume con quattro calandre diverse. In pratica, il motore, la struttura portante e le parti 'ciclistiche' sono le stesse, ma cambiano gli allestimenti interni e il 'muso'.

Se i veicoli commerciali vengono prodotti in Italia, alla Sevel di Val di Sangro, il Monovolume nasce a Nord-Ovest di Parigi, alla Sevelnord. La Sevel, infatti, è la società nata nel '78 dal patto italo-francese.

Nel '92 il mercato europeo dei monovolumi è stato di ben 120 mila auto. E la creatura Fiat-Psa avrà ora come concorrenti Renault Espace (il veicolo che in pratica ha creato nel Vecchio Continente questo particolare segmento), Voyager Chrysler, Space Wagon Mitsubishi, Previa Toyota, Serena Nissan e Pontiac TransSpot per la Gm.

Come si vede, questa 'nicchia' sta diventando affollata.

Lo stabilimento di Valenciennes è in grado di produrre bem 130 mila Monovolume all'anno. E il lancio commerciale di questo poker di veicoli avverrà fra qualche mese.

Qualche dato in anteprima sul Monovolume tanto atteso: avrà due motori, uno 'atmosferico' da due litri e 123 cavalli, e uno sovralimentato (sempre a benzina) da 150 cavalli. Lungo 4,45 metri e largo 1,81, potrà trasportare, grazie alle diverse possibilità di sistemazione interna, da 2 a ben 8 occupanti.

Ma i 15 anni di collaborazione stretta hanno dato anche altri frutti: a Ginevra, al Salone del veicolo commerciale e industriale, sono stati presentati anche i nuovi Ducato, i nuovi Citroen Jumper e Peugeot Boxer, di cui parleremo in seguito.

LA VOSTRA VECCHIA AUTO NON HA PIU' FUTURO? LUCIOLI LA VALUTA MILIONI.

Anche quest'anno in Italia un milione e duecentomila vecchie automobili verranno demolite. Un problema per l'ambiente e un problema per i proprietari che non ci guadagneranno nulla.
Ma fino al 31 gennaio per loro c'è una grande opportunità.

FIAT PATTO CHIARO Il contratto alla luce del sole

Lucioli ritira le auto troppo usate, purché regolarmente immatricolate (entro l'1/12/93), offrendo: 1,5 milioni per passare alla Panda, 2 milioni per la Uno, 2,5 milioni per Tipo o Tempra, 3 milioni per la Croma. Naturalmente se il vostro usato vale di più, sarà supervalutato. Se invece non possedete un usato e non volete privarvi del piacere di iniziare l'anno a bordo di una Fiat nuova, potete scegliere il modello che preferite e approfittare di un vantaggioso finanziamento Sava di 7 milioni per Panda, 10 per Uno, 14 per Tipo, 16 per Tempra e 22 per Croma, da restituire in 24 mesi a tasso zero, oppure fino a 48 mesi al tasso del 6% annuo.
Buon anno con la vostra nuova Fiat.

PER OGNI AUTO DA ROTTAMARE LUCIOLI OFFRE
1,5 MILIONI PER PASSARE AD UNA NUOVA PANDA
2 MILIONI PER PASSARE AD UNA NUOVA UNO
2,5 MILIONI PER PASSARE AD UNA NUOVA TIPO o TEMPRA
3 MILIONI PER PASSARE AD UNA NUOVA CROMA
E SE IL VOSTRO USATO VALE DI PIU' LUCIOLI LO SUPERVALUTA

FINO A 22 MILIONI IN 2 ANNI A TASSO ZERO

CONCESSIONARIA FIAT
LUCIOLI
TRIESTE - VIA FLAVIA 104 - TEL. 383050

PROVA / L'AVVENIRISTICA «TWINGO» DELLA RENAULT

Una «city car» sbarazzina

Personalissima, la Twingo è stata giudicata un'opera d'arte su 4 ruote.

Molto ampie le superfici vetrate e spazi interni degni d'una ammiraglia. Un propulsore brioso ma parco nei consumi (e adatto anche ai neopatentati). Un design anti-conformista

Servizio di
Roberto Carella

Sembra di guidare in una campana di vetro. Conducente e passeggeri sono immersi nella luce, a diretto contatto con l'ambiente che li circonda.

Oggetto della nostra curiosità è la Twingo, la city car anticonformista voluta da Renault nel tentativo (riuscito) di reinventare l'automobile.

Abbiamo parlato di una campana di vetro perché le superfici vetrate laterali sono assai ampie, la linea di cintura è bassa e il parabrezza è vasto e avvolgente.

La piccola monovolume di Francia è insomma la figlia più piccola della fortunata Espace, ma riesce a essere quanto mai personale. E unica.

Proprio il tema dell'unicità è centrale nel progetto Twingo: una sola la motorizzazione (1.239 cc da 55 cavalli), uno solo l'allestimento (con poche anche se significative variazioni), unica carrozzeria a tre porte, unica monovolume di piccole dimensioni presente sul mercato europeo, e naturalmente unico prezzo (13 milioni e 900 mila lire).

Abbiamo parlato, a dire il vero, anche di alcune 'variazioni sul tema', e infatti è possibile avere la Twingo con l'aria condizionata, con il tettuccio apribile o con il tetto in tela gommata.

Da qualche mese, inoltre, la Twingo è stata dotata di un 'pacchetto elettrico' comprendente la chiusura centralizzata e i vetri comandati a pulsante. per evitare contestazioni, la Renault ha voluto estendere questo 'plus' anche alle vetture consegnate nei primi mesi di vendita.

La macchina oggetto della nostra prova, però, era 'nuda', essenziale, così come, in fondo, l'ha voluta la filosofia costruttiva.

La sua bellezza sta nella semplicità addirittura disarmante: tutto è funzionale, moderno. E' la prova che alta tecnologia ed arte applicata possono coesistere razionalmente.

Riuscitissimo il design, con una parte frontale raccolta e un retrotreno 'leggero'; naturalmente, il monovolume appesantisce le linee laterali. L'insieme, comunque, è degno di lode. Tutto si potrà dire di questa macchina, meno che passi inosservata. E' personalissima. E per questo non occorre sceglierla di colori vistosi, anche se il blu-viola ci sembra quanto mai riuscito.

Non tutto, comunque, è da promuovere. Nel corso della prova abbiamo riscontrato anche alcuni problemi. Innanzitutto, avremmo preferito che ci fosse (magari sotto la forma di optional) un servosterzo, tanto utile in una city car alle prese quotidianamente con problemi di parcheggio. Poi, consigliamo di dotare la Twingo di aria condizionata o di tetto 'telato' per eliminare il calore dovuto al maggiore irradiamento solare tipico delle monovolume. Ancora un consiglio: mettere le foderine alle poltrone, poiché la qualità del tessuto non ci sembra alta.

Ma i pregi sono tanti. Anzi, tantissimi. A cominciare dal propulsore super-collaudato che consente di sfiorare i 20 chilometri/litro a novanta all'ora (ed è 'abilitato' anche per i neopatentati). Su macchine monovolume, dove il motore ha spazi 'sacrificati' vi sono spesso problemi di rumore, ma in questo caso l'insonorizzazione è buona.

L'abitacolo è spaziosissimo. Al punto da essere paragonato a quello di un'ammiraglia. E anche in questo caso il design è quanto mai personale: dal volante (che è possibile avere anche in pelle) alla plancia (sdoppiata e digitale), alla forma dei sedili. Il divano posteriore, oltretutto ha lo schienale divisibile a metà, e può essere spinto in avanti grazie a un meccanismo semplicissimo, azionabile con una sola mano. In questo modo il bagagliaio diventa il più ampio in assoluto della sua categoria, anche senza ricorrere al ribaltamento dei sedili.

Il cambio (con una leva abbastanza lunga) è facile da manovrare e non risente dell'affaticamento dovuto a un intenso uso cittadino. Lo sterzo è abbastanza preciso e dà il meglio di sè nei percorsi extraurbani e in autostrada.

Molto buono l'impianto frenante (di tipo misto dischi/tamburi) che garantisce spazi di arresto ristretti (a cento all'ora bastano 44 metri per fermarsi). Le sospensioni garantiscono un buon non consentono quei fastidiosi ondeggiamenti a cui ci hanno abituato molte consorelle transalpine. Nell'articolo di presentazione apparso lo scorso anno abbiamo parlato di una vettura unica nel suo genere, rivoluzionaria e anche 'insolente'. Ora la definiremmo una provocazione sbarazzina.

NOVITA' / LANCIA DELTA

Ritorna il mito Hf, la 'belva' elegante

Un motore 'turbato' con 190 cavalli

Un'Hf per volare. La Lancia ha voluto riproporre un mito. E nella famiglia della nuova Delta ha proposto una belva da 190 cavalli tanto sportiva quanto elegante. Tanto bella quanto discreta. E' vero, sul retrotreno campeggia un alto pannello di coda, tanto simile a un alettone, ma il design dell'insieme è ben amalgamato. Molto ricercata anche nell'abitacolo, dominato dall'alcantara. Con un prezzo attorno ai 35 milioni (un paio di più nella versione LS, più completa nella dotazione) si ha a disposizione una vera gran turismo. Con una parte ciclistica sportiva e un propulsore spinto anche da un turbocompressore Garrett rinfrescato da un intercooler. I 190 cavalli, allora, si scatenano a 5.750 giri, con una coppia di 29,5 chilogrammetri a 3500 giri. Il che significa poter disporre di una coppia adatta anche a un uso urbano e tranquillo. La più veloce della Delta (oltre 220 orari, ma potrebbe dare anche di più) dispone del Viscodrive, una sorta di differenziale a giunto viscoso, e del sistema di sospensioni a smorzamento controllato ASC. Le gomme in questi casi hanno un'importanza maggiore e infatti sono state scelte delle 205/50 ZR 15. Ma non basta: vi sono particolari ammortizzatori lamellari e Abs di serie. Oltre, naturalmente, al servosterzo. I freni a disco anteriori sono autoventilati e le pinze sono del tipo flottante.

Intendiamoci, non stiamo parlando di una versione 'integrale', ma questa Lancia Hf dell'ultima generazione ha gli artigli nell'asfalto. Ritorniamo al suo cuore, al motore: si tratta del propulsore a otto valvole, con monoblocco in ghisa già collaudato sulle Thema, un due litri con iniezione elettronica Weber integrata con l'accensione.

Ci sembra possa essere considerato uno dei migliori del mondo in assoluto: riesce a scatenarsi grazie al turbo, ma senza strappi, senza 'buchi', in maniera omogenea. Con estrema naturalezza.

Velocissima (220 orari), è in grado di offrire anche un buon comfort.

NOVITA' / L'OPEL DECIDE DI PRODURRE A FINE ANNO LA CONCEPT CAR

«Tigra», la provocazione diventa realtà

Non è vero che le concept car sono solamente degli studi accademici fini a se stessi. Lo prova la General Motors che ha annunciato di aver deciso di mettere in produzione la 'Tigra', ovvero una vettura ideale presentata nei saloni dello scorso anno. La bella coupé della Opel nascerà nella fabbrica di Saragozza, in Spagna a partire dalla fine del '94.

La 'Tigra' sarà equipaggiata con il motore 1.600 Ecotec a 16 valvole da 109 cavalli; un propulsore vivace che si segnala per la sua alta coppia a basso regime e i ridotti consumi di carburante.

Uno sguardo anche alla sicurezza: ci sono airbag 'full-size' (e cioé di grandi dimensioni), barre laterali di rinforzo inserite nelle portiere, cinture con pretensionatore... Molto compatta e aggressiva, l'Opel 'Tigra' è comunque una '2 più 2' raffinata ed esclusiva. Molto personale il design del retrotreno. Nasce in un momento molto difficile, ma comunque promettente per le coupé di razza.

TECNICA / IL PORTASCI IDEATO DALLA FABBRI

«Kolumbus» magnetico e antifurto

Ha anche l'antifurto. Ma non solo per gli sci. Infatti è a prova di ladro lo stesso portasci. Stiamo parlando del 'Kolumbus'. Intendamoci, di portasci magnetici ce ne sono già diversi, ma questo 'Kolumbus' ideato dalla Fabbri ha nel design, nella praticità e nel sistema antifurto le sue particolarità. Oltre che nel colore. E' possibile infatti ordinarlo nella medesima tonalità della carrozzeria della propria vettura.

Fino ad ora il portasci magnetico era un oggetto a rischio, ma non per la sua affidabilità, quanto per il fatto che era assai facile staccarlo dal tetto assieme agli sci. Il ladro, insomma, era facilitato nella sua opera: con un colpo solo si portava a casa sia gli sci sia il portasci. Il 'Kolumbus' ha un sistema di sbloccaggio protetto da una carenatura a bracciolo che difende gli stessi sci. Senza chiave, insomma, il 'Kolumbus' non si stacca; ed è inutile tentare di opporsi alla sua foza magnetica: resta incollato sul tetto della vettura. Il costo di questo portasci brevettato varia dalle 344 mila alle 459 a seconda del colore richiesto. Un'ultima curiosità: a spiegarci il funzionamento del 'Kolumbus' è stato un dirigente della Fabbri, Franco La Fratta, un manager che lavora in Lombardia ma ci tiene a ricordare a tutti di essere triestinissimo.

A21113

NISSAN PRIMERA.
100.000 KM DI PERFEZIONE

1600 102 CV
16 VALVOLE
Ampia gamma di motori benzina. Ora anche motorizzazioni Ecodiesel.

SOSPENSIONI MULTILINK
Precisione di guida e sicurezza. Barre laterali, a richiesta ABS e Airbag.

3 FORMULA PRIMERA
L'unica con 3 anni o 100.000 km di garanzia con tagliandi a costo zero.

19 VERSIONI
4 e 5 porte, Station Wagon. Nuovi colori e allestimenti interni.

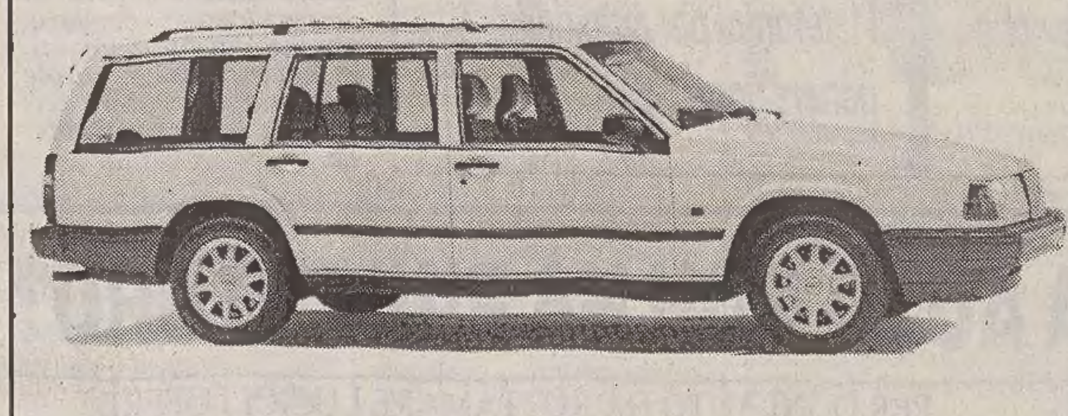
DA L. 24.970.000
CHIAVI IN MANO

PROVATELA SUBITO DAL VOSTRO CONCESSIONARIO

NISSAN

filotecnica giuliana
TRIESTE - VIA F. SEVERO 46-48 - TEL. 569121

940 SW POLAR



POLAR • 1986 cc. • INIEZIONE • 112 CV Equipaggiata di serie con SIPS (sistema protezione urti laterali), servosterzo, chiusura centralizzata, fendinebbia anteriori, sedili anteriori riscaldabili.
Lire 31.500.000 CHIAVI IN MANO
SUPER POLAR • 1986 cc. • INIEZIONE • 112 CV Equipaggiata di serie con ABS, Air Bag, SIPS (sistema protezione urti laterali), condizionatore d'aria, cerchi in lega, servosterzo, chiusura centralizzata, fendinebbia anteriori, alzacristalli elettrici anteriori, specchi esterni elettrici riscaldabili, sedili anteriori riscaldabili, rails sul tetto, livellatore sospensioni posteriori.
Lire 37.900.000 CHIAVI IN MANO

VOLVO
Qualità e Sicurezza

LOVE CAR SRL
Strada della Rosandra 50 . Tel. (040) 281365/830308

A21114

Mondeo
Auto dell'Anno 1994

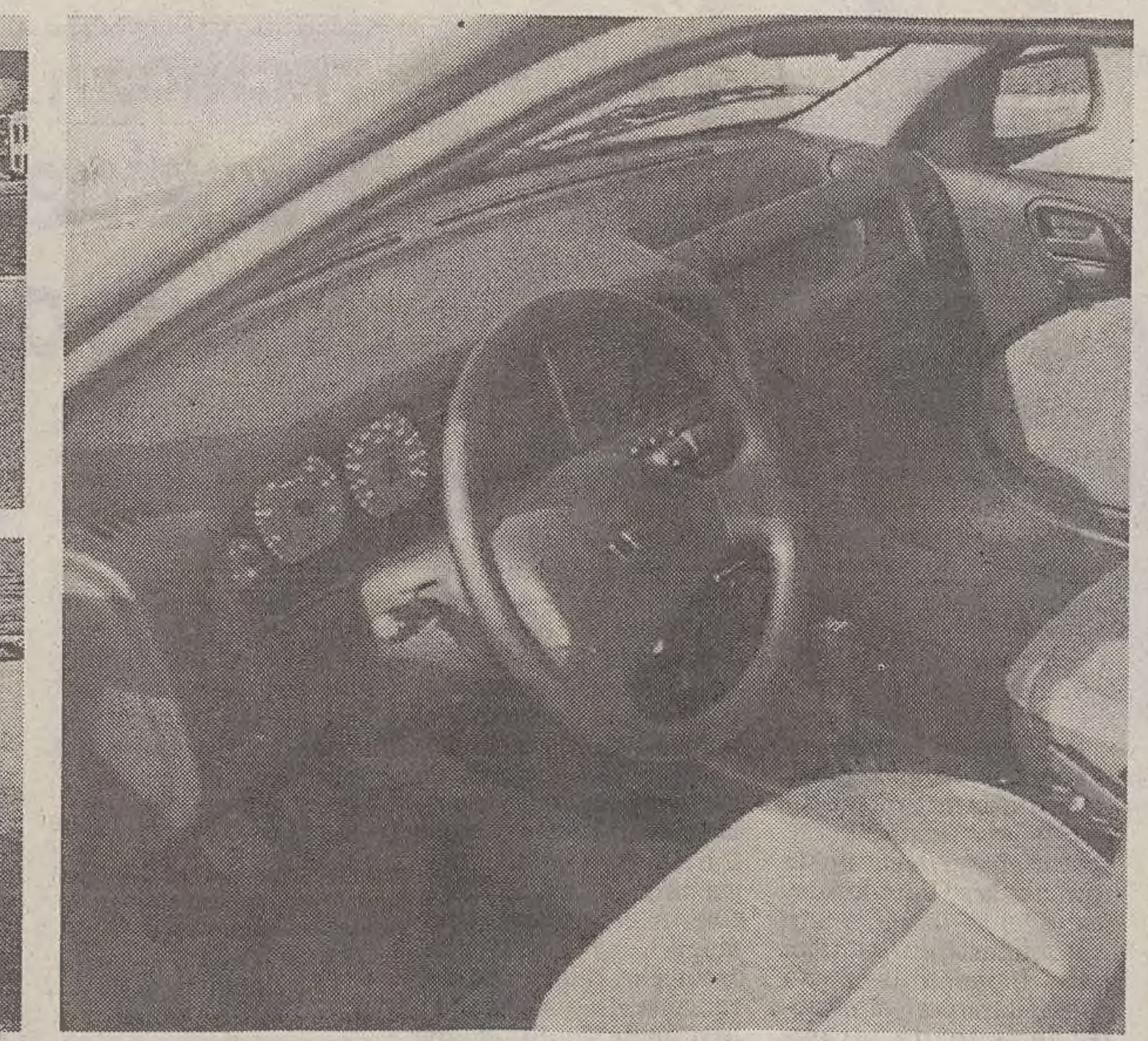
AUTO DELL'ANNO 1994

Ford la Concessionaria
Via Caboto 24, Tel. 040/3898111

PUNTO Ford ROIANO
Via Giacinti 2, Tel. 040/411950

PROVA / LA GRANDE SICUREZZA DELLA CITROEN '1.6 X'

Xantia, l'auto che perdona



Perdona tutto. Anche gli errori che potrebbero rivelarsi fatali a lei e soprattutto a noi.

Ve lo ricordate l'ultimo Gran premio automobilistico di Monza di Formula 1? Ebbene, un gruppo di vetture di serie 'aprì le danze' percorrendo un intero giro di pista su tre ruote. Proprio così: una era stata tolta appositamente per dimostrare che quelle macchine erano talmente sicure e 'intelligenti' da essere in grado di vincere anche la legge di gravità. A dire il vero quelle macchine erano dotate di sospensioni idrattive, ma anche senza di queste, con il normale equipaggiamento di serie idropneumatico, queste vetture riescono a fare miracoli in fatto di equilibrio.

Oggetto di tanto interesse è la Citroen Xantia che noi abbiamo provato a fondo nella sua versione creata soprattutto per la famiglia, la '1.6 X'. Per coloro, cioè, che pretendono praticità, za e consumi ridotti. Oltre all'eleganza.

Dicevamo che questa vettura francese 'perdona'; ebbene, la sua 'ciclistica' garantisce la traiettoria ideale anche quando si rilascia l'acceleratore in curva o, sempre in curva, si accelera bruscamente e troppo presto.

Insomma, un momento di disattenzione o uno sbaglio dovuto all'inesperienza vengono perdonati. E questo non ci sembra poco.

Dunque, la Citroen Xantia in versione milleseicento si candida a essere una delle macchine più concrete e 'intelligenti' in assoluto. E sì che il panorama della concorrenza è quanto mai agguerrito: ci sono fra l'altro la Fiat Tempra, la Lancia Dedra, la Rover, la Seat Toledo e anche la Opel Vectra.

Oltre che per il fattore sicurezza, la bella media francese brilla anche per lo spazio interno, degno di un'ammiraglia come la Croma o la Thema. Sia il guidatore sia i passeggeri hanno a disposizione un'area addirittura abbondante.

> *Da lode le sospensioni e lo spazio interno*

Molto alto anche il livello delle finiture. L'assemblaggio e la cura nei particolari non hanno nulla da invidiare alla realizzazione di certi prodotti tedeschi.

Ma vi sono anche alcune controindicazioni: il propulsore è robusto, ma non particolarmente brillante. I cavalli sono infatti 89 e il peso della vettura transalpina e la presenza di un condizionatore d'aria pretenderebbero qualcosa di più.

Ma il costruttore ha voluto questa potenza proprio per garantire consumi molto bassi rispetto alla cilindrata (si possono percorrere anche 17 chilometri con un litro di verde) e per conferire all'insieme un'immagine di tranquillità e concretezza. Ne è venuto fuori un motore (già noto perché montato sulla più piccola Zx di Casa Citroen) con una buona coppia e con una notevole rotondità di funzionamento, tanto da essere paragonato a un diesel. La Citroen voleva, infatti, montare un propulsore longevo.

Il quattro cilindri trasversale in linea dispone dell'iniezione multipoint e di un cambio a cinque rapporti. Gli 89 cavalli e il peso di undici quintali consentono comunque di superare i 175 orari, ma soprattutto di tenere (laddove ciò è consentito) una velocità di crociera prossima ai livelli massimi (appunto, come un diesel...).

Il cambio ha rapporti abbastanza lunghi, e comuqnue è sempre preciso negli inserimenti. Pure la retro 'entra' senza alcun tentennamento, anche a freddo. Avremmo, invece, preferito un pedale del freno più modulabile: bisogna assuefarsi non poco prima di dosare la forza del piede.

Nella guida sul misto lo sterzo si comporta molto bene, mentre le sospensioni innescano il tipico ondeggiamento delle macchine francesi. Ma, come abbiamo scritto in apertura, la tenuta di strada è a prova di errore. Dunque, nessun problema, solo la solita sensazione dovuta all''effetto dondolo'.

Ampio lo spazio interno e azzeccata la scelta dei tessuti. Avremmo comunque preferito un bracciolo anteriore e una plancia più personale. Il volante si impugna bene e annulla ogni minima vibrazione.

Molto grande il bagagliaio di questa cinque porte; oltretutto estensibile grazie all'abbattimento dello schienale posteriore (tutto o frazionato). Da criticare, invece, la scelta di porre la ruota di scorta all'esterno, sotto al retrotreno. Purtroppo, in Paesi come il nostro, i ladri molto spesso ringraziano...

Infine, il design. La Xantia è bella ed elegante e nello steso tempo è moderna. I progettisti francesi sono riusciti a plasmare una macchina dal 'cx' molto basso, e con un''aria di famiglia' che piace tanto agli 'aficionados' della Citroen.

Il prezzo di questa macchina ideale per la famiglia? Venticinque milioni. Interessante, se si pensa all'equipaggiamento di serie davvero completo.

In tale cifra, infatti, ci sono non solo le sospensioni regolabili in altezza, ma un 'pack elettrico' comprendente alzacristalli automatici anteriori, chiusura centralizzata e divano sdoppiato).

E' la Xantia più 'piccola', ma con una dotazione degna di una 'grande'. E poi, il fatto che 'perdoni' anche gli errori clamorosi ci sembra che non abbia veramente prezzo.

Ro. Ca.

NOVITA' / LE VOLVO «850 T5»

Con un cuore sovralimentato

Un modernissimo due litri con venti valvole (e cinque cilindri) 'cattivo' ma elastico

BOLOGNA — La scalata della Volvo 850 verso la vetta della categoria non ha sosta. La Casa svedese, alle berline e station wagon presenti sul mercato con il 2 litri a cinque cilindri e venti valvole, affianca due autentici cavalli di razza con un cuore sì a 5 cilindri ma sovralimentato. Questa signora di gran classe risponde al nome di Volvo 850 T5 e monta l'ultimo prodotto dell'ingegneria motoristica svedese: sono disponibili sia il duemila da 210 CV o il 2300 da 225 CV.

La Volvo si affida al turbo per incrementare le prestazioni del suo asso nella manica che nell'anno passato aveva già toccato quota 3000 consegne, tenendo in considerazione, però, che la vendita della versione station wagon si era iniziata appena a settembre del '93.

Potenzialmente la «850» con l'immissione sul mercato della versione turbocompressa dovrebbe far lievitare notevolmente le vendite. Le prestazioni sono elevate, ma questa macchina predilige la sicurezza e l'affidabilità alla linea graffiante e corsaiola. Duecentotrenta chilometri orari e un guizzo da 0 a 100 km/h in soli 7,7 secondi sono prestazioni da vettura prettamente sportiva, ma la Volvo ha saputo sposare questa verve corsaiola con una linea elegante, che si differenzia dalla versione aspirata della «850» solo per i cerchioni in lega da 16.

Il cliente della Casa svedese, si sa, è una persona matura che sceglie la vettura in modo razionale pensando innanzitutto alla sicurezza. Un cliente, tra l'altro, che ha riscoperto i vantaggi del cambio automatico, oltrepassando lo scorso anno il 2% delle vendite totali fatto registrare in precedenza. Nel '93, infatti, le versioni automatiche della Volvo 850 GLT vendute in Italia hanno toccato il 10% del totale. Segno, questo, che il settore si sta lentamente muovendo.

Ma diamo una rapida occhiata al modernissimo due litri multivalvole sovralimentato. La Volvo ha adottato un turbocompressore molto compatto e quindi caratterizzato da un'inerzia bassa che permette in tal modo al propulsore di sfruttare appieno i vantaggi della sovralimentazione. Il «duemila» offre una ampia gamma di utilizzo efficiente della vettura. È in grado di rendere disponibili 30 kgm di coppia in un arco di regime che va da 2200 a 4900 giri/min Grafico alla mano la curva di coppia della «850 T5» si presenta insolitamente piatta per un ampio campo di impiego, consentendo una coppia elevata utile e funzionale piuttosto che un picco di potenza massima che lascia il tempo che trova. Con oltre 30 kgm disponibili fino a 4900 giri/min. il ricorso al cambio di velocità diventa un optional. Ne guadagna la guida dentro e fuori della città, diventando facile e riposante.

Quando si parla di motori sovralimentati vengono subito in mente i consumi. In questo caso l'adozione di tecnologie estremamente raffinate hanno permesso ai tecnici della casa svedese di mantenere i dati della «850 T5» molto vicini a quelli della versione atmosferica che consuma mediamente 9 litri per 100 km contro i 9,2 litri della Turbo.

I prezzi sono concorrenziali rispetto alle pari categoria: la «850 T5» berlina verrà commercializzata a 50.400.000, mentre la station wagon di listino costerà 53.900.000.

L'equipaggiamento di serie prevede l'Abs, l'airbag full size (lato guida), climatizzatore, alzacristalli elettrici, cerchi in lega da 16".

Andrea Bulgarelli

Hyundai, quando il commerciale è anche elegante

Iniezione indiretta, 73 cavalli, quattro cilindri, 151 Nm a 2.350 giri, freni a disco anteriori autoventilanti, servosterzo... Non stiamo parlando di un'auto qualsiasi, ma di un veicolo commerciale appena varato dal colosso coreano Hyundai.

Si chiama 'H-100' e per le sue caratteristiche tecnico-funzionali, oltre che per il suo controvalore, è destinato a stabilire nuovi parametri di confronto in questa importante categoria.

Parliamo subito del prezzo: poco più di 19 milioni. Con i quali si ha a disposizione un instancabile automezzo in grado di trasportare dieci quintali, con un volume complessivo di 5,7 metri cubi.

Lungo 4,74 metri e largo 1,69, il commerciale coreano appena giunto in Italia pesa in ordine di marcia meno di una tonnellata a mezza e, grazie al propulsore da due litri e mezzo a ciclo diesel, è in grado di arrivare a 125 orari. Con consumi che possono giungere all'8,4 percento.

Lo spazio interno è sfruttabile nel miglior modo possibile e l'accesso è facilitato da un grande portellone posteriore basculante e da una porta laterale destra di generose dimensioni.

Offerto nella versione 'van' pannellata, con passo di 2,44 metri, il modello della Hyundai si distingue anche per la linea estetica molto gradevole. In effetti i tratti dell'avantreno e laterali sono ben raccordati e la parte frontale ricorda più un veicolo monovolume da tempo libero che un normale mezzo commerciale.

E le finiture e il livello degli allestimenti interni sono degni di una vettura di media cilindrata. I sedili sono regolabili e i cristalli sono atermici.

C'è da sottolineare che ormai la Hyundai vanta in Italia una rete di ben 139 concessionarie e di un magazzino ricambi in grado di fornire qualsiasi 'pezzo' nell'arco delle quarantotto ore ore. E del resto il 'boom' di vendite Hyundai raggiunto in pochi anni lo si spiega anche per questo motivo.

La Volvo si aggiudica il «Truck of the Year»

MILANO — Il prestigioso titolo di «Truck of the Year» è stato assegnato per il 1994 alla Volvo. Il trofeo, che sarà ufficialmente consegnato ai responsabili della marca svedese il 9 febbraio in occasione del salone del veicolo industriale di Amsterdam, è stato riconosciuto alla nuova gamma pesante «FH» in virtù delle innovazioni tecnologiche concepite per tradursi in reali vantaggi per il trasportatore in materia di consumi ed emissioni inquinanti, favorevole rapporto fra tara e carico pagante, prestazioni.

Tra i motivi che hanno condotto i componenti la giuria ad attribuire il massimo riconoscimento alla gamma FH, anche l'elevato livello di sicurezza dovuta alla grande stabilità e manovrabilità del veicolo nonché a specificare soluzioni adottate per migliorare la protezione attiva e passiva, la disponibilità di cambi di concezione avanzata in versione manuale e automizzata, tempi di manutenzione ridotti, una cabina confortevole con ottima visibilità esterna.

A2179

CITROËN AX HALLEY

REGALATI LA COMODITA'

Per chi è o si sente giovane c'è Citroën AX Halley 3 porte. Guida facile e prestazioni brillanti: 954 cm³, 149 km/h. Ma soprattutto la comodità del pack elettrico (alzacristalli elettrici e chiusura centralizzata) e dei vetri atermici. Sempre grande l'eleganza degli interni in velluto, sempre piccolo il prezzo: solo 12.900.000 lire. Citroën AX Halley è disponibile anche nella versione 5 porte 1100 cm³.

INTERNI IN VELLUTO - ALZACRISTALLI ELETTRICI - CHIUSURA CENTRALIZZATA

12.900.000

PREZZO CHIAVI IN MANO - ESCLUSE TASSE REGIONALI (A.R.I.E.T.) - PER VETTURE DISPONIBILI - OFFERTA NON CUMULABILE

CITROËN

Dino Conti
Strada della Rosandra 2 - Trieste

L'AUTO CHE TI PENSA

TECNICA / L'ARRIVO DEI "GSM" DIGITALI A PROVA DI INTERCETTAZIONE

Con il super-telefono in auto

Servizio di
Roberto Carella

Un milione di cellulari in circolazione solo in Italia. E adesso anche migliaia di telefonini digitali.

E' questo il quadro della comunicazione 'portatile' nonostante la crisi, nonostante la disoccupazione crescente, nonostante i fallimenti a raffica e nonostante il progressivo contenimento dei consumi.

Il telefonino, insomma, è diventato uno strumento indispensabile.

Ve li ricordate i tempi non tanto lontani in cui gli unici telefonini erano quelli, pesanti e ingombranti, sulle vetture di stato o delle maggiori aziende? Ebbene, adesso, il cellulare lo vediamo in mano agli autisti di furgoni, agli idraulici, ai ragazzi davanti alle discoteche.

Il nuovo codice della strada, entrato in vigore proprio un anno fa, parla chiaro: non si può guidare e contemporaneamente reggere il telefonino.

Così, molti automobilisti si sono adeguati e hanno comperato il kit 'viva voce'; ma la maggior parte - è inutile negarlo - continua a tenere il volante con una mano e il cellulare con l'altra.

Il nuovo sistema digitale è nato in silenzio, con discrezione, quasi avesse il timore di disturbare il cellulare, ma sarà il telefono del futuro. Ideale per gli automobilisti che amano i lunghi viaggi. E dà un altro vantaggio: garantisce l'assoluta privacy; non vi sono interferenze e - differenza della rete cellulare - non c'è alcuna possibilità che la nostra telefonata venga intercettata. Inoltre, si evitano fastidiosi errori o addirittura truffe perpetrate dai soliti furbi.

Dunque, Gsm. Che significa Global System for Mobile Communication. La copertura radio (che in futuro sarà anche satellitare) consente di effettuare telefonate in numerosi Paesi europei ed extraeuropei, ma le adesioni a questo ambizioso programma aumentano in continuazione, per cui si può ipotizzare che fra qualche anno tutto il mondo parlerà grazie a questo sistema di comunicazione avanzata. Il nostro Paese, al momento, è già coperto per il 70 percento del suo territorio.

Insomma, la guerra dei Gsm è appena aperta. E le case costruttrici di telefonini si combattono anche sui prezzi. Diciamo subito che un apparecchio digitale costa in media un milione in più di un cellulare analogico a 900 Mhz. Il Gsm, però, offre molto di più. Lo spazio di memoria, per esempio, non si trova solo nell'apparecchio ma anche nella carta contenente tutti i dati dell'utente, chiamata Sim (Subscriber Idoneity Module). Telefoni come quelli posti in vendita dalla Bang§Olufsen, per esempio, contengono memorie solo in questa card intelligente. La Sim, comunque, è disponibile in due dimensioni: grande come una carta di credito (la Iso) per cellulari trasportabili e veicolari, e piccolissima, come un francobollo (la Plug in) per i palmari. Anche in questo campo la tecnica ha bruciato le tappe: la Bosch e la Motorola, per esempio, hanno già inventato palmari che funzionano con la Iso (la più grande): in questo modo chi possiede anche un telefono fisso in auto ha bisogno di una sola scheda.

Due telefonini di punta della nuovissima generazione Gsm: il Cartel Sc ideato dalla tedesca Bosch, e il compatto ma più pesante Nokia 1011.

La card può essere protetta da manomissioni attraverso un codice 'Din', mentre l'apparecchio può essere a sua volta tutelato con un altro codice. Inoltre, poiché la tessera è personale, può essere usata su altri terminali, anche per inviare un fax o un altro tipo di messaggio.

Noi abbiamo preso in esame un Gsm appena presentato: il «Bosch Cartel Sc». Pesa 285 grammi, è lungo 14 centimetri, ha cento memorie, scheda Sim del tipo Iso (e cioè la più grande, ma anche la più pratica), una notevole autonomia anche con la batteria di serie, e un prezzo di 2 milioni e 800 mila.

A cui vanno ad aggiungersi i costi di gestione che illustriamo nella tabella qui accanto. Sarà comunque utile sottolineare che nelle giornate festive e durante la notte lo scatto è di 206 lire più Iva ogni 37 secondi, mentre se si telefona nelle ore di punta (per esempio dalle 8,30 alle 13) la tariffa passa a 663 lire allo scatto e la durata di quest'ultimo si accorcia ancora. Ma chi chiama Trieste da Bonn paga secondo le tariffe tedesche.

I costi, è chiaro, non sono di certo bassissimi, ma si paga la grande comodità di parlare con il resto del Vecchio Continente dalla vostra automobile, e anche di comunicare con un altro Gsm in Italia senza il timore di essere disturbato da interferenze o di essere 'intercettato' dai soliti ignoti.

La Sip su questo punto garantisce: sono state impiegate tecnologie criptografiche di livello militare e quindi la sicurezza è assoluta. A prova di pirata.

Quanto costa il "digitale" che garantisce la privacy

Contributo impianto	238.000
Anticipo conversazioni	da 200.000 a 500.000
Marche da bollo	17.000
Una tantum	da 455.000 a 755.000
Canone bimestrale	120.490
Tassa bimestrale	50.000

Scatto:
1) In Italia 663 lire
2) Festivi e notte 206 lire
3) Per l'estero le tariffe variano

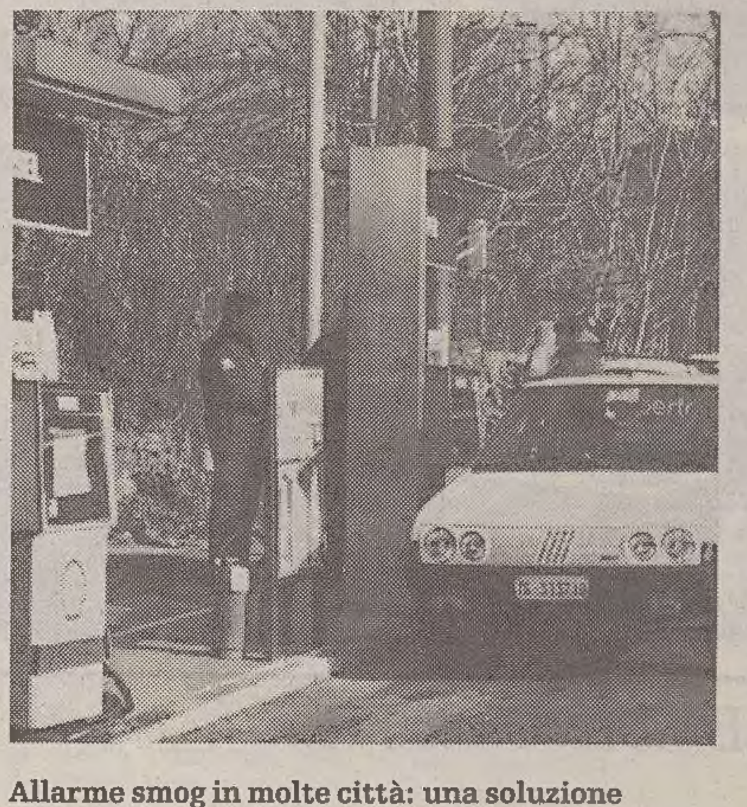
P&G Infograph

TECNICA / COSA METTERE NEL SERBATOIO

Benzina: liscia o «ossigenata»? Nuove dispute contro lo smog

TRIESTE — Benzina, ma quale? Liscia, «ossigenata» o che altro? L'allarme inquinamento trascina sul banco degli imputati il carburante. E' ancora troppo sporco, dicono tutti, mentre nuove tecnologie di raffinazione consentirebbero di abbattere gli «aromatici» del 25 per cento e di contenere il benzene entro l'1,5 per cento. L'espediente della circolazione a targhe alterne e la segregazione di vaste aree urbane hanno dimostrato tutti i loro limiti. E' come sperare di svuotare il mare con una scodella. In in Italia circolano oggi quasi 27 milioni di automobili che bruciano 15 milioni di tonnellate di benzina all'anno. E' un match titanico, dal quale l'ambiente e la salute umana rischiano di uscirne stesi. A luglio, la Cee ha suonato il primo colpo di gong. Ha deciso di avviare una rigorosa ricerca sulle possibili modifiche di benzine e motori. Lo studio (che sarà pronto solo nel giugno del '95) dovrebbe spiegare le alchimie che legano i livelli di emissioni tossiche alle prestazioni di carburanti e motori e stabilire gli standard di qualità dell'aria.

Ma cosa c'è che non va nella benzina che mettiamo nei nostri serbatoi? Sarà davvero quella ricca di elementi «ossigenati» a salvarci dallo smog? La disputa è aperta. Sono in ballo interessi colossali. Gli esperti dicono che ci vorranno almeno 15 anni prima che l'intero parco auto europeo sia equipaggiato con marmitte catalitiche o filtri a carbone. Intanto cosa si può fare? Ecco, in sintesi, una carellata delle posizioni.



Allarme smog in molte città: una soluzione è attesa dai nuovi carburanti eco-compatibili.

Industria petrolifera. Le raffinerie ritengono di aver già dato una buona spinta al miglioramento delle benzine e a questo punto preferiscono attendere le indicazioni comunitarie e gli effetti della progressiva catalizzazione del parco auto europeo. Alcuni gruppi chimici spingono per una riformulazione «leggera» delle benzine, attraverso un aumento del livello di ossigenati, in particolare del Mtbe (Metil Ter Butile Etere).

Ambientalisti. Gli ambientalisti vedono con favore la riformulazione dei carburanti ma non la ritengono risolutiva dei problemi dell'inquinamento e invocano un «grande tavolo» che metta insieme industria petrolifera e motoristica, i ministeri dell'Industria e dell'Ambiente per sciogliere uno dei nodi ecologici più importanti per le aree urbane dei prossimi anni.

Sanitari. Sul versante sanitario i ricercatori continuano a ribadire che la benzina priva di rischi non esiste. Sospetti e prove a sfavore sussistono anche per le benzine prodotte negli Usa con alto tasso di paraffine Tmp e per le benzine additivate con ossigenati. E proprio su questi ultimi, gli ossigenati, il confronto tecnico è molto acceso. L'Mtbe e l'Etbe (metanolo ed etanolo) rilascerebbero aldeidi, come la formaldeide e l'acetaldeide, fortemente imputati di cancerosità.

Studi. La Arco Chemical Europe, braccio chimico dell'Atlantic Richfield Corporation, una compagnia petrolifera Usa, in uno studio avrebbe dimostrato che le benzine pulite riducono comunque le emissioni totali di monossido di carbonio (in media del 23 per cento) e le emissioni di ossidi di azoto e quelle totali di idrocarburi dell'11 per cento. Con un costo variabile dallo 0,5 all'1 per cento del prezzo del carburante alla pompa si potrebbe diminuire del 10-15 per cento l'inquinamento sull'esempio degli Usa, della Finlandia e di altri paesi del Nord Europa.

Esperienze. Negli Stati Uniti nonostante l'enorme diffusione delle marmitte catalitiche, il nuovo Clean Air Act, varato nel 1990, ha prescritto, per alcune zone urbane ad alto rischio, l'ossigenazione dei carburanti come terapia d'urto. Questo vale in particolare per 39 aree metropolitane che non soddisfano gli standard federali sulla qualità dell'aria per il monossido di carbonio e nelle quali, per legge, la benzina venduta nei quattro mesi invernali deve contenere un minimo del 2,7 per cento di ossigeno in peso. Ma se gli ossigenati hanno avuto buona accoglienza negli Usa non altrettanto è scontato per il Vecchio Continente. «Vi sono considerevoli differenze tra le benzine e le autovetture europee e statunitensi», osserva l'ing. Riccardo Trerè, responsabile della qualità dei prodotti di Agip Petroli. «L'introduzione di ossigenati può dare un contributo in situazioni molto particolari, per contrastare le emissioni di monossido di carbonio, ma è comunque una soluzione molto parziale se si pensa che l'ossigenazione contribuisce ad abbattere appena del 20 p.c. i livelli di Co». Per ora, dunque si continua a puntare sulla diffusione dei dispositivi catalici, in grado di catturare l'80 per cento delle emissioni nocive.

Roberto Altieri

TECNICA / LO PNEUMATICO SUPER-RIBASSATO "RTT 1" DELL'UNIROYAL

La «freccia nera» che fa la danza della pioggia

In una serie di test tedeschi è riuscito a sbaragliare tutta la «concorrenza». Quando l'aquaplaning non fa più paura

La danza della pioggia l'ha vinta lui. Stiamo parlando dello pneumatico super-ribassato «RTT-1» dell'Uniroyal. Una rivista tedesca specializzata, infatti, ha svolto dei severi test sulle gomme da bagnato delle maggiori marche e alla fine ha promosso a pieni voti la «freccia nera» dell'Uniroyal. Sono stati messi a confronto nove super-ribassati e alla fine solo tre gomme hanno avuto un voto complessivo «ottimo»: il Bridgestone RE 71, il Pirelli P7000 e appunto la «freccia nera» dell'Uniroyal che si è aggiudicata il titolo di «re della pioggia». L'iniziativa è stata presa dalla più prestigiosa rivista Germania, «Rallye Racing». La prova, condotta dal pilota da rally Harald Demuth, si è svolta in due fasi: al centro della Dunlop, a Wattlick, e sul circuito del Nuerburgring. La macchina utilizzata per il test, una Opel Astra Gsi, ha percorso centinaia di chilometri con gomme Uniroyal RTT-1, Continental Sport Contact, Bridgestone RE 71, Dunlop SP 8000, Fulda Y 3000, Goodyear Eagle GS-D, Michelin Pilot SX, Pirelli P7000 e Yokohama AV 1. Insomma, il meglio al mondo in fatto di sicurezza con la pioggia. Le prove? Aquaplaning laterale su uno strato d'acqua di 5 millimetri (l'Uniroyal comincia a pattinare per ultimo, a ben 80,3 chilometri orari); aquaplaning longitudinale su uno strato di 10 mm. di acqua; frenata sul bagnato a ruote bloccate alla velocità di 60 orari; maneggevolezza su bagnato; slalom sull'asciutto e infine prova su pista.

Il disegno a freccia dello pneumatico RTT-1 offre una notevole garanzia di sicurezza anche nella normale guida sull'asfalto perfettamente asciutto. Negli ultimi anni gli automobilisti considerano con maggiore attenzione il fattore sicurezza e quindi le gomme da pioggia stanno diventando molto importanti: nella stagione fredda (e cioè da novembre a marzo) la gomma maggiormente scolpita diventa protagonista; l'asfalto, infatti, è quasi sempre freddo e umido.

E' sconsigliabile, quindi, tenere montate delle gomme «ognitempo»: lo pneumatico che garantisce un grip ottimale nei mesi molto caldi diventa inadatto in presenza di gelo ed acqua.

Inoltre, bisogna tenere conto anche del fatto che gomme come la super-ribassata «freccia nera» dell'Uniroyal riescono a disimpegnarsi anche quando la strada è coperta di neve.

Classe C Mercedes-Benz.
Tutto quello che hai sempre voluto da una macchina. Anzi da quattro.

Nelle versioni: CLASSICA, ELEGANCE, ESPRIT e SPORT.
Nuove motorizzazioni plurivalvole Diesel e benzina da 1800 cc.

Organizzazione Mercedes-Benz
F.lli Nascimben S.p.A.
Via Flavia di Stramare, km 9 - Noghere (TS) - Tel. (040) 232277

VENDITA PROMOZIONALE
A21124

NUOVI TELEFONI G.S.M.
PER TELEFONARE DALL'EUROPA
DA L. 58.000
MENSILI ATTIVAZIONE INCLUSA
MOTOROLA MICROTAC
SCONTO 20%
L. 48.000 MENSILI
com. eff.
CONCESSIONARIO: MOTOROLA - ERICSSON - MITSUBISHI - SONY - SWATCH - BOSCH - SAMSUNG - NOKIA - TELEFONI SIP
SUPERVALUTIAMO E RITIRIAMO IL VOSTRO TELEFONO USATO
NOLEGGIO ANCHE TELEFONI GSM
zanon
TRIESTE - VIA PARINI 6 - TEL. 773533

PEUGEOT 106 KID. NATA CON LA STOFFA.

Chi sceglie un'auto la vorrebbe sempre a sua immagine. Per questo è nata Peugeot 106 Kid, una personalità unica, che esce dagli schemi classici per entrare in un mondo di libertà e praticità. Omologata per i neopatentati, Peugeot 106 Kid ha 950 cc., 3 o 5 porte, retrovisori esterni regolabili dall'interno, predisposizione autoradio con antenna, fasce paracolpi laterali, copriruota aerodinamici. Ma soprattutto Peugeot 106 Kid ha interni in vero jeans, proprio cucito addosso.
L. 13.500.000* CHIAVI IN MANO
20% D'ANTICIPO
RATE DA L. 269.400
Versione: 106 KID Prezzo: L. 14.000.000* Anticipo: L. 2.800.000
NESSUNA SPESA APERTURA PRATICA
Importo da finanziare: L. 11.200.000
60 Rate mensili da: L. 269.400
T.A.N. 15,75% T.A.E.G. 16,94%
*Prezzo chiavi in mano - escluse tasse regionali (A.R.I.E.T.)
Le offerte sono valide fino al 30/11/93
per tutte le vetture disponibili presso i Concessionari Peugeot
CONCESSIONARIO PEUGEOT
PADOVAN & DE CARLI
VIA FLAVIA, 47 - TEL. 827782
PEUGEOT

CODICE / NON ENTRA IN VIGORE LA NUOVA NORMATIVA - INTERVISTA AL DIRETTORE DELLA MOTORIZZAZIONE

Revisioni, tutto come prima

Veicoli con obbligo di revisione nel 1994

Categoria veicoli (D.M. 15.12.1993)	Immatricolati entro il	Ultima revisione entro il
Autovetture	dic. '83	dic. '89

ANNUALE

Categoria veicoli (D.M. 26.07.1990)	Immatricolati fino al
Autobus	31 ott. '93
Taxi/noleggio con cond.	31 ott. '93
Autoveicoli e rimorchi peso compl. oltre 3,5 T*	31 ott. '93

BIENNALE

Autocarri e autoveicoli per uso speciale o per trasporti specif. di cose (con peso compl. a pieno carico inf. 3,5 T* Quadricicli a motore	DIC. '91 CON TARGA PARI anche se revisionati nel 1993 o precedent.

CALENDARIO

Ultima cifra targa	Da revisionare entro il:
1 - 2 - 3	31 marzo 1994
4 - 5 - 6	30 giugno 1994
7 - 8 - 9	30 settembre 1994
0	31 ottobre 1994

* Il limite di 3,5 tonnellate si riferisce alla massa complessiva a pieno carico dei veicoli.

P&G Infograph

TRIESTE — L'universo delle revisioni attende novità prima di cambiare stile di vita. Per adesso rimane ancora tutto inalterato e per il 1994 sono sottoposte a verifica tutte le vetture immatricolate entro dicembre '83 o con ultima revisione effettuata entro dicembre '89. Non entra, insomma, ancora in vigore la normativa del nuovo codice della strada che prevede il primo controllo tecnico dopo quattro anni e i successivi a cadenza biennale.

«Il metodo è sempre quello — spiega Giorgio Bortolotti, direttore della Motorizzazione civile di Trieste — e noi proseguiamo il nostro lavoro con l'attrezzatura che abbiamo. Udine e Gorizia sono maggiormente progredite in fatto di strutture. Qui a Trieste abbiamo difficoltà (sottolineo che da anni stiamo tentando di risolvere il problema) addirittura nel reperire un sito idoneo alla realizzazione di un moderno impianto. Basterebbero due-tre ettari per dotare il capoluogo regionale degli stessi mezzi messi a disposizione nell'Isontino e in Friuli».

È questo uno dei motivi del disagio, seppure ridotto, cui sono sottoposti i cittadini?

«Certamente. Avevamo anche tentato di fare delle revisioni al pomeriggio, ma il disturbo per gli abitanti della zona ci ha fatto fare marcia indietro. Solo al mattino, dunque. Mi chiedo cosa accadrà quando le scadenze saranno quelle del nuovo codice. Il lavoro triplicherà e ci troveremo sovraccarichi di veicoli da revisionare. La legge (art. 80 del Codice della strada) prevede delle concessioni a determinate officine che racchiudono al loro interno dei servizi di carrozzeria, elettrauto, gommista, meccanico. È prevista una deroga che permetta a diverse realtà di consorziarsi. Anche se, onestamente, mi sembra difficile che nell'arco di una cinquantina di metri si riescano a trovare tutti e quattro i servizi. In quest'ottica sono facilitati i concessionari d'auto che possono fornire alla clientela una vasta gamma di assistenza».

Cosa accade a chi non revisiona la propria vettura?

«Si rischia una sanzione da 200 a 800 mila lire — risponde l'ingegner Bortolotti — e il ritiro della carta di circolazione. Per il fermo in autostrada è previsto il fermo amministrativo dell'autoveicolo fino a quando il proprietario non è in grado di dimostrare di aver prenotato la revisione».

Il capitolo targhe come procede a Trieste?

«Abbiamo a disposizione targhe fino al 410 mila. Prevediamo di esaurirle in una manciata di mesi dopo di che inizieremo a distribuire le nuove targhe a composizione alfanumerica. In questo campo ci sono anche altre novità: chi compra la vettura fuori provincia non è più obbligato a cambiare la targa. Può mantenere quella già esistente e per ogni necessità fare riferimento al Pra della città in cui risiede. Per quanto riguarda la targatura dei motorini, invece, sono già stati consegnati quattromila contrassegni, i quali dovrebbero aver sanato tutti i ciclomotori immatricolati dal primo luglio '92 al 30 settembre '93».

Ci sono altre «news» per quel che riguarda l'aspetto amministrativo?

«Adesso gli automobilisti in caso di passaggio di proprietà, di residenza o domicilio, devono fare un nuovo libretto. Ci pensa la Motorizzazione civile, ma purtroppo essendo triplicato il lavoro si sono creati degli arretrati. Morale della favola: i mezzi a disposizione sono questi e bisogna portare un po' di pazienza».

Andrea Bulgarelli

CODICE / LA TARGHETTA

Anche i ciclomotori sorvegliati speciali

TRIESTE — Dal 1.o ottobre '93 anche i ciclomotori sono diventati dei sorvegliati speciali. Anche per loro la fortuna di passare inosservati e impuniti sotto il naso dei tutori dell'ordine è diventato un vezzoso ricordo. I vecchi «vespini» elaborati capaci di superare in brillantezza di prestazioni anche certe «ottavo di litro», possono essere identificati una volta per tutte. Niente più viaggi di coppia sui «cinquantini» perché altrimenti scatta la multa e il verbale arriva dritto (per i minorenni, naturalmente) nelle mani di papà.

Il fenomeno dell'impunibilità dei motorini era diventato troppo ampio. Basti pensare che solo a Trieste la popolazione degli scooter si aggira attorno alle trentamila unità. La fuga dal casco ha diretto una crescente massa di centauri e vespisti verso i ventesimi di litro dell'ultima generazione. Autentici gioielli dalla meccanica raffinata e in grado di regalare a chi è in sella delle emozioni da brivido.

Dal 1.o ottobre '93 è in vigore il contrassegno di identificazione: in pratica ogni ciclomotore deve essere dotato nella parte posteriore di una sorta di targa dalla strana forma di un trapezio isoscele che sormonta un rettangolo, con in evidenza cinque caratteri alfanumerici. Tale contrassegno viene distribuito, dietro presentazione dell'apposita domanda, presso gli uffici provinciali della Motorizzazione civile. Attenzione, però, che abilitati al ritiro della targa sono i maggiorenni, i quali successivamente saranno tenuti a comunicare ogni eventuale cambio di residenza. Il contrassegno, infatti, segue le sorti del proprietario, non del mezzo meccanico, potendo così essere utilizzato anche su più ciclomotori che ovviamente non potranno circolare contemporaneamente. La normativa prevede che entro il 31 dicembre '93 devono essere identificati gli scooter acquistati tra il 1.o luglio '92 e il 30 settembre '93, entro il 31 marzo '94 quelli acquistati tra il 1.o luglio '91 e il 30 giugno '92; entro il 30 giugno '94 quelli presi tra il 1.o luglio '89 e il 30 giugno '91; infine entro il 30 settembre '94 tutti gli altri.

Sempre dal 1.o ottobre '93 è diventata obbligatoria l'assicurazione per i ciclomotori. L'art. 130 delle disposizioni correttive e integrative al Codice della strada abroga l'art. 5 della legge 990/69 che aveva destato non poche perplessità sull'argomento. Il nuovo Codice della strada prima dell'indispensabile ritocco all'art. 193 prevedeva che i veicoli a motore (di conseguenza anche i motorini) non potessero circolare senza la copertura assicurativa ma, proseguiva l'articolo, «a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi». Tali disposizioni consistevano, appunto, nella legge 990/69 che all'art. 5 escludeva dall'obbligo le macchine agricole e i ciclomotori.

an. bul.

CODICE / INTERVISTA AL PRESIDENTE DELL'ACI DI TRIESTE

Triangolo nuovo, ma non per tutti

Rimane (ma è facoltativo) il segnale polifunzionale di soccorso elettronico

TRIESTE — Codice nuovo, vita nuova. O quasi. Dopo il centinaio di emendamenti la nuova regolamentazione stradale sta diventando di giorno in giorno più familiare ai cittadini italiani. Il neonato vangelo dell'asfalto, dopo le opportune correzioni (il Parlamento non è l'onnipotente) si è avvicinato a quelle che sono le esigenze quotidiane dei comuni mortali. Si può, ad esempio, superare gli autobus in fermata senza attendere che i passeggeri scendano per poi ripartire. Piccole cose, si potrebbe pensare, ma sicuramente una soluzione del genere risparmierà un sacco di inutili file.

Ma delle chicche da cabaret della prima stesura del complesso galateo dell'automobilista, cosa è rimasto? O, meglio, quali sono i ritocchi più intelligenti apportati nella capitale? «Senza dubbio gli automobilisti — esordisce Giorgio Cappel, presidente dell'Aci di Trieste, saranno felici di non dover spendere quasi una manciata di bigliettoni da centomila lire per acquistare il segnale plurifunzionale di soccorso. Il marchingegno elettronico è facoltativo, mentre una circolare ministeriale precisa che il nuovo triangolo con il punto esclamativo al centro è obbligatorio per le vetture immatricolate dopo il primo ottobre del '93».

Nell'ambito della sicurezza la nebbia è ancora fitta. In pratica si attende un quanto mai opportuno chiarimento con tanto di decreto ministeriale. È stata abolita ogni differenza costruttiva delle vetture, cancellando l'obbligo a scaglioni entrato in vigore il 5 aprile del 1990 di dotare di cinture di sicurezza in sedili posteriori. Adesso tutti indistintamente i mezzi circolanti devono essere muniti delle cinture se esistono gli attacchi originali. Ma non si sa se il proprietario di una Fiat Regata con gli attacchi possa montare un seggiolino per il figlio o le cinture di sicurezza. Rebus eterno? Speriamo di no: prima o poi arrivano i decreti.

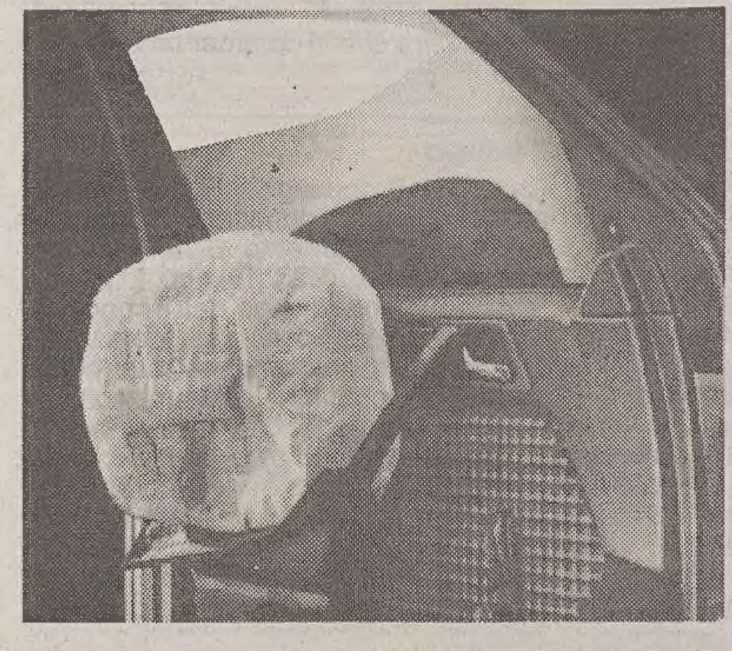
Interessante il capitolo dell'assicurazione obbligatoria: «Oltre i motorini — ricorda Cappel — sono stati coinvolti pure i mezzi agricoli i quali e quindi anche i veicoli a trazione animale devono essere muniti tra l'altro del triangolo di emergenza. Magari uno di quelli forniti su Mercedes o Bmw...».

Brutta notizia per gli agenti di commercio, manager o yuppies rampanti. Chi di cellulare gioisce di cellulare perisce: multe salate sono previste per chiunque si azzardi a parlare al telefonino con la vettura in movimento. Sono legali solo i possessori di un telefono cellulare inseribile sull'impianto viva-voce. Quanti fruscii per chi viaggia in cabriolet!

an. bul.

INIZIATIVA PILOTA DELLA VOLVO E DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA

Nasce un osservatorio per la sicurezza stradale



TRIESTE — Le novità portate dal Codice della strada sono indubbiamente interessanti, ma la sicurezza sulle strade prende avvio da molto lontano. Fa parte della cultura e della preparazione di ogni automobilista. Il rispetto dei segnali stradali, dei limiti di velocità, la consapevolezza che la vita degli altri utenti della strada è nelle mani di ognuno di noi, fanno del conducente un automobilista maturo. Bisogna iniziare a educare fin da giovani i futuri fruitori delle quattro ruote che sempre con maggior frequenza vengono immesse sul mercato. E la regione Emilia-Romagna, bruciando le tappe, ha dimostrato di voler dare una svolta alla lunga lista dei morti (ben 843 nel 1991), che ha macchiato di sangue le sue arterie. L'assessorato ai trasporti ha istituito (primo in Italia) un Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza. Tra l'Osservatorio e la Volvo Italia c'è stata subito una mutua collaborazione, anche alla luce dell'impegno dimostrato dalla casa svedese nel campo della sicurezza e del traffico. Il primo risultato tangibile di questa collaborazione è un programma in otto puntate, realizzato in video, che tocca i principali argomenti della sicurezza stradale, destinato essenzialmente a un uso didattico attraverso le scuole, le istituzioni pubbliche e le autoscuole.

Per rendere il programma adatto al linguaggio dei giovani, cui essenzialmente è destinato, è stato fatto largo uso di filmati realizzati appositamente, di materiale video di archivio e di animazioni elettroniche. Prezioso è stato il contributo degli esperti che hanno accettato, a titolo assolutamente gratuito, di presentare i vari temi, Il programma, pur essendo vivace, è assolutamente corretto da un punto di vista didattico e ne sono garanti sia l'Osservatorio per l'educazione stradale e che la Volvo Italia.

Per ottenere una copia del programma le scuole potranno rivolgersi alla segreteria dell'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza, presso l'assessorato ai Trasporti e vie di comunicazione della regione Emilia-Romagna, via Aldo Moro 50, 40127 Bologna, tel. 051/6395890, fax 051/6395277.

A18163
NOVITA'!
AUTOSALONE GIROMETTA
KIA SEPHIA GTX 1600 INIEZIONE
SUPER ACCESSORIATA CHIAVI IN MANO
L. 18.193.000 + IVA
PRONTA CONSEGNA
3 ANNI DI GARANZIA
KILOMETRAGGIO ILLIMITATO
Via Flavia 132 TRIESTE
Tel. 384001 - mag. 384002
Assistenza 384003

A21120
NUOVA OPEL
CORSA SWING
1.2 e 1.4 a 3 e 5 porte
IN PRONTA CONSEGNA A CONDIZIONI SPECIALI DA:
SERRI
OPEL OPEL OPEL OPEL OPEL
Via Ginnastica 56
Via Brunner 14
☎ 040/662444-662621

A12123
LA VOSTRA VECCHIA AUTO NON HA PIU' FUTURO?
GRANDI LA VALUTA MILIONI.
1.5 MILIONI PER OGNI AUTO DA ROTTAMARE PER PASSARE A UNA NUOVA PANDA
2 MILIONI PER OGNI AUTO DA ROTTAMARE PER PASSARE A UNA NUOVA UNO
2.5 MILIONI PER OGNI AUTO DA ROTTAMARE PER PASSARE A UNA NUOVA TIPO O TEMPRA
3 MILIONI PER OGNI AUTO DA ROTTAMARE PER PASSARE A UNA NUOVA CROMA
E SE IL VOSTRO USATO VALE DI PIU' SUPERVALUTIAMO
antonio grandi
CONCESSIONARIA FIAT VIA FLAVIA 120 - TEL. 281166

L11192
La nuova Toyota Carina E vince per 3 anni a 0 lire. Una prova vincerà anche voi.
Futurauto
CONCESSIONARIA ESCLUSIVA PER TRIESTE E GORIZIA
TRIESTE - VIA MUGGIA 6 (Z.I.) - TEL. 383939
E' perfetta. E' Toyota. E' la nuova Carina E. E' un'auto che nasce da un nuovo modo di pensare l'auto: a partire dall'uomo per arrivare alla macchina, con tutte l'attenzione che si deve pretendere per l'ambiente.
E' un'auto che ha motori perfetti: 16 valvole 1600, 2000 e 2000 GTi. E' un'auto che ha una perfetta sicurezza: struttura realizzata in acciai indeformabili, barre di protezione alle portiere, ABS di serie.
E'un'auto che ha un perfetto confort: servosterzo, volante regolabile, sedile di guida regolabile in altezza con supporto lombare. E' un'auto che avrà anche una vita perfetta: per 3 anni (o 60.000 km), infatti, non costerà nulla di manutenzione; una bella vittoria della perfezione Toyota sulle insidie del tempo.
E come ulteriore perfezione, 3 anni di pronto intervento gratuito in Italia e all'estero e 3 anni (o 100.000 km) di garanzia su qualsiasi difetto di fabbricazione. E' un'auto che si trova e si prova solo dal Concessionario Toyota. E' facile riconoscerlo. E' quello delle tre ellissi.
TOYOTA
Idee guida.

L'USATO A TRIESTE

antonio grandi
CONCESSIONARIA FIAT
Sistema Usato Sicuro
VIA FLAVIA 120 - Tel. 281166

HONDA PRELUDE 4 WS full optional, grigio metallizzato, 1989. Garanzia 12 mesi. Tel. 281166.
TEMPRA 2000 le SUITE catalitica '93 full optional dipendente vende. Tel. 281166.
CROMA 2000 CHT grigio scuro metallizzato '89. Garanzia 12 mesi. Tel. 281166.
RENAULT R21 GTS grigio met. 1989. Garanzia 12 mesi. Tel. 281166.
FIAT PANDA 750 CLX azzurro 1991 Garanzia 12 mesi. Tel. 281166.
TOYOTA LAND CRUISER km 51.000 1979 beige. Garanzia 3 mesi. Tel. 281166.
FIAT UNO 70 5S ecologica 4 p. 1990 km 26.000 verde met. Garanzia 12 mesi. Tel. 281166.
ROVER STERLING full optionals 1987. Garanzia 3 mesi. Tel. 281166.
FIAT TEMPRA SX cat. '93 km 6.500 grigio scuro met. Garanzia originale Fiat. Tel. 281166.
FIAT TIPO 1.4 1988 km 70.000 bianco. Garanzia 12 mesi. Tel. 281166.
MERCEDES 300 CE automatico full optionals grigio scuro met. Garanzia 12 mesi 12/88. Tel. 281166.

autosandra
"DOC"
RANGE ROVER
Via Flavia
Tel. 829777

ALFA ROMEO 164 Twin Spark fine 90 accessoriata colore nero garantita. Tel. 829777.
ALFA ROMEO 75 Twin Spark rosso 1989 molto bella pochi chilometri. Tel. 829777.
AUSTIN METRO SURF rosso 1985 per neopatentati prezzo interessante. Tel. 829777.
MINI ROVER MAYFAIR 1990 bicolore nero/bianco bellissima garantita. Tel. 829777.
MINI COOPER 1.3 catalizzata 1991 come nuova con garanzia. Tel. 829777.
CITROEN AX 1.1 TRE 1988 bianco uniproprietario pochi chilometri. Tel. 829777.
CITROEN BX GTI 1988 bianco accessoriata perfetta garantita. Tel. 829777.
FORD TRANSIT prom. 7 posti benzina rosso perfetto. Tel. 829777.
FORD ESCORT 1.8 S.W. 16V 1992 grigio metallizzato pochi chilometri come nuovo. Tel. 829777.
HONDA CRX COUPE' 1.6 tetto apribile, aria condizionata, bianco 1990 bellissimo pure super garantita. Tel. 829777.
HONDA CIVIC 1.6 ESI 16V 1990 grigio metallizzato molto curata. Tel. 829777.
LANCIA DELTA 1.6 GT grigio metallizzato sempre garage curatissima. Tel. 829777.
RANGE ROVER TD 48 1987 bianco accessoriato ottimo. Tel. 829777.
SAAB 900 I TURBO 1988 grigio metallizzato prezzo e condizioni interessanti. Tel. 829777.
VOLKSWAGEN JETTA automatica 1989 verde metallizzato garantita. Tel. 829777.
SUZUKI SAMURAI 413 JX 1990 bianco.Tel. 829777.

autosalone catullo
AUTOCCASIONI
Via Fabio Severo 30
Tel. 350851

ALFA ROMEO 33 QUA. VER. antrac. 1990 gar. sì.
AUDI 80 2.0 CAT bianco 1992 gar. sì.
AUTOBIANCHI Y10 MISSONI ver. met. 1988 gar. sì.
BMW 320 4p c. lega azz. met. 1984 L. 4.900.000.
FIAT 1.4 5p bianco 1989, garanzia sì.
FIAT UNO 60 3p bianco 1986 L. 2.900.000.
FORD ESCORT 1100 GL bianco 1981 L. 1.600.000.
LANCIA DELTA 1.3 LX arg. met. 1991 garanzia sì.
LANCIA DEDRA 1.8 I.E. verde met. 1991 garanzia sì.
MASERATI 425 BITURBO azz. met. 1984 L. 4.900.000.
PEUGEOT 405 GR 4X4 bianco 1989 gar. sì.
RENAULT 21 NEVADA antrac. 1989 gar. sì.
VW GOLF 1.6 GL 3P grigio met. '91 gar. sì.
VW CABRIO 1.6 bianco '91 gar. sì.
VW PASSAT 2.0 BERL. blu met. '91 gar. sì.

gienne
VIA FLAVIA 200 - Tel. 827032
MITSUBISHI SEAT

BMW 520I 1989, bianco, aria condizionata, Abs, garanzia Pass Bmw 12 mesi, lire 22.500.000. Tel. 827032.
BMW 318I Touring tetto apribile, nero metallizzato, 1990, garanzia Pass Bmw 12 mesi, lire 19.900.000. Tel. 827032.
BMW 318 Is 16v 1990, argento metallizzato, Abs, clima, cerchi lega, garanzia Pass Bmw 12 mesi, lire 19.500.000. Tel. 827032.
SAAB 9000 Turbo CD 1989 nero, interni pelle, tetto apribile, clima, garanzia Pass Bmw 12 mesi, lire 30.000.000. Tel. 827032.
ALFA ROMEO 164 Twin Spark bianco, 1990, clima, Abs, garanzia 12 mesi Pass Bmw, lire 19.500.000. Tel. 827032.
VOLVO 940 GL Station Wagon cat., clima, 1992, bianco, garanzia Pass Bmw 12 mesi, lire 27.700.000. Tel. 827032.
VOLKSWAGEN GOLF GTI 1990, nero metallizzato, tetto apribile, servosterzo, garanzia Pass Bmw 12 mesi, lire 13.900.000. Tel. 827032.
OPEL KADETT GSI 1990, nero, aria condizionata, garanzia Pass Bmw 12 mesi, lire 13.900.000. Tel. 827032.
PORSCHE 924 Turbo bianco, lire 18.500.000. Tel. 827032.

CARUAT
Via Caboto 22
Tel. 820484

ALFA ROMEO 164 TWIN SPARK 1989 Abs clima rosso garantita. L. 19.500.000. Tel. 820484.
ALFA ROMEO 164 TWIN SPARK 1989 rosso garantita L. 17.500.000. Tel. 820484.
ALFA ROMEO 164 TWIN SPARK 1991 clima antifurto cerchi bianco L. 23.500.000. Tel. 820484.
ALFA ROMEO 33 1.5 S.W. 4x4 1988 condizionatore rosso. L. 8.500.000. Tel. 820484.
ALFA ROMEO 33 1.3 1992 verde mirto metallizzato garantita. L. 11.000.000. Tel. 820484.
ALFA ROMEO 33 1.7 IE 1990 verde mirto metallizzato garantita. L. 11.800.000. Tel. 820484.
ALFA ROMEO 33 1.5 4x4 1985 grigio metallizzato. L. 4.800.000. Tel. 820484.
ALFA ROMEO 33 1.3S 1989 bianco garantita. L. 7.200.000. Tel. 820484.
AUTOBIANCHI Y10 GT IE 1989 rosso garantita. L. 8.500.000. Tel. 820484.
FIAT PANDA 900 1983 azzurro L. 2.200.000. Tel. 820484.
FIAT REGATA 70S 1987 bianco. L. 4.500.000. Tel. 820484.
FIAT REGATA 70 STATION WAGON 1986 bianco. L. 4.500.000. Tel. 820484.
FIAT TIPO 1.4 1990 grigio metallizzato garantita L. 9.200.000. Tel. 820484.
FORD FIESTA 1.3 3 porte 1991 grigio metallizzato garantita L. 9.200.000. Tel. 820484.
LANCIA DEDRA 1.8 IE 1991 clima antifurto garantita L. 18.000.000. Tel. 820484.
LANCIA PRISMA 1.5 1986 grigio metallizzato L. 5.300.000. Tel. 820484.
LANCIA BETA HPE 2.0 grigio metallizzato L. 3.700.000. Tel. 820484.

DA AUTOSANDRA E AUTOSANDRA 2

Honda Civic, imbattibile coupé

Le nuove Rover 600 - Honda ribassa alcuni modelli

Honda Civic coupé, alte prestazioni e 5 posti comodi

Rover 600, eleganza inglese e tecnologia giapponese

Honda Civic Coupé

Entrando nei saloni di Autosandra è impossibile non notarla. Perché è in mezzo, su di un piedistallo, circondata dalle sue sorelle, ma soprattutto perchè è veramente bella. E' la nuova Honda Civic coupé, arrivata alla concessionaria di via Flavia alcuni giorni fa e che sabato 29 e domenica 30 gennaio sarà messa a disposizione del grande pubblico per una prova su strada. Senza veli e senza segreti. Con la nuova Civic la Honda ha creato un coupé comodo, spazioso, con cinque posti veri e con tutta la tecnologia motoristica derivata dall'esperienza della Formula 1.

Il motore è un 1.600 cc monoalbero a camme in testa da 125 cavalli che, grazie alle valvole a fasatura e alzata variabili (brevetto Honda), fornisce elevate prestazioni riducendo i consumi. La sigla PGM-FI dell'iniezione multipoint, sta a significare che deriva dalla ricerca in Formula 1. E poi, sospensioni indipendenti a doppi bracci trasversali sulle quattro ruote, freni a disco anteriori autoventilanti, posteriori a disco, servosterzo, barre di protezione alle portiere, cerchi in lega, aria condizionata, alzacristalli, specchietti e tettuccio a comando elettrico, apertura del bagagliaio e del portello carburante dal posto guida. Non potevano mancare, di serie, anche ABS e Air-bag. Se poi si vuol lasciare nel bagagliaio qualcosa di valore, c'è una chiave che blocca il ribaltamento dei sedili posteriori. Come tutte le Honda, anche la Civic coupé gode del servizio assistenza 24 ore su 24 su strade e autostrade di tutta Europa, garanzia generale di 2 anni, garanzia di 3 anni sulla verniciatura e sulla corrosione passante e ricambi disponibili a massimo in 48 ore, grazie al fornitissimo magazzino di Autosandra e a quello centrale di Verona.

L'Honda ribassa

Prezzi ribassati per numerosi modelli Honda. Non è uno scherzo, ma un'iniziativa intrapresa dal colosso giapponese per contrastare il mercato dei cambi, l'inflazione e i costi di produzione. Come? Passando per alcuni modelli da motori 1.600 a motori 1.300 cc, altrettanto brillanti ma meno costosi, ed eliminando alcuni accessori ritenuti non indispensabili. Così, una Concerto può essere venduta a 19.950.000 lire e una Civic 1.300 a 22 milioni.

Rover 600

Classe inglese, tecnologia giapponese e prezzi... scozzesi. E' questo il biglietto da visita della nuova Rover della serie 600. E' una berlina di classe, con grandi spazi interni e finiture di lusso, che comprendono inserti in radica di noce. Il disegno della calandra fa della 600 una piccola Jaguar, sotto il cui cofano batte un cuore Honda, il 2 litri che equipaggia l'Accord. Tre le versioni: 620 i, 620 Si e 620 Si Lusso. Costano a partire da 27.990.000 lire. Come tutte le Rover, anche la 600 ha nell'affidabilità, nella sicurezza e nel comfort i suoi punti vincenti, senza trascurare le prestazioni. Il motore della 620 i ha 115 cavalli e 197 km/h; il motore di 620 Si e 620 Si Lusso di cavalli ne ha 131 (200 km/h), grazie a una diversa programmazione della centralina elettronica di gestione. La gamma Rover è disponibile da Autosandra, concessionaria anche di Land Rover e Suzuki.

DA DAGRI, IN VIA FLAVIA 188

Laguna, regina della strada

La nuova «medio-superiore» della Renault - Pack elettrico per la Twingo

Laguna, sarà in Italia a marzo.

Twingo, vendite da primato.

Laguna

Presentata in Francia lo scorso 14 gennaio, sarà disponibile a marzo la Laguna, la nuova Renault del segmento D, quello cioè delle medio-superiori. Entro aprile la Laguna viaggerà su tutte le strade d'Europa, perché la Casa francese ha intenzione di completarne la commercializzazione in meno di 4 mesi. Del resto, il segmento D è uno dei più ambiti, l'unico in cui tutti i costruttori sono presenti. Rappresenta il 20 per cento del mercato europeo, con 2,6 milioni di veicoli all'anno.

Laguna, disponibile alla Concessionaria Dagri di via Flavia 118, sostituisce la Renault 21 e completa il ciclo di rinnovamento iniziato con la 19. Ora, la Renault dispone della gamma più giovane ed estesa di tutti i costruttori generalisti europei.

Laguna è una berlina 5 porte dalla linea elegante e moderna. E' disponibile con motori a benzina 1.8 da 95 cv, 2.0 da 115 cv e 3.0 V6 da 170 cv, e con un inedito motore e ciclo diesel 2.2 a 12 valvole da 85 cv. Ha tre livelli di allestimento, contraddistinti dalle sigle RN, RT ed RXE.

Come per gli altri nuovi modelli Renault, anche Laguna è stata concepita abbinando soluzioni tecniche avanzate e massima sicurezza.

La grande abitabilità è resa piacevole dall'insonorizzazione, che è già rispettosa della normativa che entrerà in vigore nel 1995. Questo risultato è stato ottenuto grazie all'ottima filtratura delle vibrazioni da parte delle sospensioni, allo spessore delle lamiere sagomate, alla notevole rigidità della struttura, alla sospensione pendolare del gruppo motore.

Il sistema di riscaldamento-ventilazione offre 4 velocità per l'utilizzo normale, 2 per il riciclo dell'aria ed efficienza assoluta per i passeggeri posteriori.

In fatto di sicurezza sono da segnalare le cinture con pretensionatori a controllo elettronico solidali con i sedili e i rinforzi alle porte. Il servosterzo è di serie su tutte le versioni e l'avantreno si avvale di una tecnologia paragonabile a quella della Safrane. I freni anteriori hanno dischi autoventilanti.

Laguna si avvale della tecnologia più avanzata. Su tutte quella della Formula 1, dove la Renault, assieme a Frank Williams, si è laureata campione del Mondo con Alain Prost e il prossimo anno tenterà di ripetersi con Ayrton Senna e Damon Hill.

Il costo del progetto e dell'industrializzazione di Laguna ammonta a 7,7 miliardi di Franchi, oltre 2.150 miliardi di lire. Cifre che si commentano da sole.

Twingo

Con 37.819 consegne, Clio e Twingo assieme hanno dominato il mercato italiano del segmento B nel periodo giugno-ottobre 1993. Twingo, la piccola monovolume cugina dell'Espace, è ora disponibile con una dotazione elettrica di serie completa, che comprende alzacristalli e chiusura centralizzata delle porte con telecomando. Questi nuovi equipaggiamenti sono stati proposti di serie, senza variazione del prezzo, solo per l'Italia, premiando una clientela che ha dimostrato di gradire quel concetto di «auto da vivere» che sta alla base del progetto Twingo.

IL PICCOLO
CROATI ASSALTANO IL "CONVOGLIO DELLA GIOIA" MEZZO PUNTO IN MENO
il tuo quotidiano

Alfa 33 e Sport Wagon
Serie Speciali '94
venite a vederle
e provarle
alla Concessionaria per Trieste e provincia
Alfa Romeo
CARUAT
VIA CABOTO 22 - TEL. 820484
ALFA 33 Hit
ALFA 33 Imola
ALFA 33 feeling
SPORT WAGON Tender
SPORT WAGON

TWINGO
SCANSA
FATICHE.

RECORD DI CATEGORIA PER CONFORT. Alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata con comando a distanza ed il più alto indice di abitabilità. Misurate. Twingo è la prima piccola monovolume dai grandi spazi. Grazie al sedile posteriore scorrevole potete scegliere tra lo spazio di una grande berlina o un bagagliaio di ben 261 dm³. Provate. L. 14.500.000* chiavi in mano. **CONFRONTATE.**
TWINGO. INVENTATEVI COME VIVERLA.
RENAULT LE AUTO DA VIVERE
L. DAGRI TRIESTE - VIA FLAVIA 118
ZAGARIA TRIESTE - PIAZZA SANSOVINO 6
* Escluse differenziazioni attribuibili a tasse regionali (A.R.I.E.T.).